

Trwają manewry wokół tankowców dla USAF

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy #Strategia i polityka 29 października 2007

Po raz drugi w okresie tygodnia US Air Force zmieniły ostateczny termin rozstrzygnięcia przetargu stulecia o wartości 30 mld dolarów na dostawy 179 samolotów tankujących następnej generacji.

22 października 2007 w Waszyngtonie podano, że ostateczny wybór typu maszyny przesunięto z bliżej nie określonego okresu końca 2007 na 29 lutego 2008. Tymczasem zupełnie niespodziewanie 29 października 2007 poinformowano o kolejnej zmianie terminu. Rozstrzygnięcie miałoby zapaść wcześniej - 31 stycznia 2008.

O gigantyczny kontrakt ubiegają się dwa konsorcja. 10 kwietnia oferty zgłosiły Boeing - proponując tankowiec bazujący na B767 oraz EADS z obowiązkowym na rynku amerykańskim lokalnym partnerem - Northrop Grummanem - oferując KC-30, wersję tankująca A330.

USAF chce mieć w linii pierwszy nowy samolot tankujący w okolicach 2013, tak aby rozpocząć wreszcie operację wymiany antycznych KC-135, które liczą sobie po kilkadziesiąt lat, a niektóre mają za sobą więcej niż 40 lat służby!

Według przedstawicieli USAF prowadzących przetarg, potrzeba zdecydowanie więcej czasu na przeanalizowanie danych i dokumentacji dostarczonych przez konsorcja walczące o program opatrzony symbolem KC-X. Analitycy waszyngtońscy spodziewają się, że nie jest to więc koniec zmian terminu wyłonienia zwycięzcy.

Branżowa prasa amerykańska tej jesieni pełna była doniesień o problemach technicznych Boeinga z samolotem tankującym zbudowanym w oparciu o model 767 (taki, jak użytkowane w PLL LOT samoloty transatlantyckie). Pierwszymi ich nabywcami byli Włosi i Japończycy (po 4 maszyny). Program dostaw dla tego pierwszego klienta jest jednak już opóźniony o dwa lata i nie wiadomo kiedy Boeing poradzi sobie z kłopotami. Okazało się bowiem, że podskrzydłowe pylony z zawieszonymi na nich miękkimi przewodami i zwijarkami mocno zaburzają obieg strug powietrza, co było wielkim zaskoczeniem dla specjalistów z koncernu z Seattle. W rezultacie nie można osiągnąć zakładanej prędkości maksymalnej przelotu do rejonu tankowania. Dowódca włoskiego lotnictwa wojskowego odmówił przyjęcia maszyn z ograniczonymi parametrami, co proponował Boeing, jako wyjście tymczasowe.

Nowo zaprojektowane pylony wymagają jeszcze wielu prób w powietrzu, a Amerykanie przeznaczyci do nich tylko jeden eksperymentalny samolot. Boeing publicznie przyznał, że to błąd. W efekcie zgodzono się na kary umowne wypłacane już od jakiegoś czasu Włochom. Rekompensatą za opóźnienia programu dla Japonii są z kolei zwiększone

zamówienia komponentów dla różnego typu pasażerskich odrzutowców Boeinga, które regularnie dostarczane są do montowni koncernu.

Efektom tych wszystkich perturbacji są sukcesy Europejczyków z EADS na rynku samolotów tankujących, do tej pory niemal zmonopolizowanym przez Amerykanów. Wariant tankujący liniowca A330 wybrały do tej pory: Australia, Wielka Brytania i Zjednoczone Emiraty Arabskie.

22 października 2007 w Waszyngtonie podano, że ostateczny wybór typu maszyny przesunięto z bliżej nie określonego okresu końca 2007 na 29 lutego 2008. Tymczasem zupełnie niespodziewanie 29 października 2007 poinformowano o kolejnej zmianie terminu. Rozstrzygnięcie miało być wcześniej - 31 stycznia 2008.

O gigantyczny kontrakt ubiegają się dwa konsorcja. 10 kwietnia oferty zgłosiły Boeing - proponując tankowiec bazujący na B767 oraz EADS z obowiązkowym na rynku amerykańskim lokalnym partnerem - Northrop Grummanem - oferując KC-30, wersję tankującą A330.

USAF chce mieć w linii pierwszy nowy samolot tankujący w okolicach 2013, tak aby rozpocząć wreszcie operację wymiany antycznych KC-135, które liczą sobie po kilkadziesiąt lat, a niektóre mają za sobą więcej niż 40 lat służby!

Według przedstawicieli USAF prowadzących przetarg, potrzeba zdecydowanie więcej czasu na przeanalizowanie danych i dokumentacji dostarczonych przez konsorcja walczące o program opatrzony symbolem KC-X. Analitycy waszyngtońscy spodziewają się, że nie jest to więc koniec zmian terminu wyłonienia zwycięzcy.

Branżowa prasa amerykańska tej jesieni pełna była doniesień o problemach technicznych Boeinga z samolotem tankującym zbudowanym w oparciu o model 767 (taki, jak użytkowane w PLL LOT samoloty transatlantyckie). Pierwszymi ich nabywcami byli Włosi i Japończycy (po 4 maszyny). Program dostaw dla tego pierwszego klienta jest jednak już opóźniony o dwa lata i nie wiadomo kiedy Boeing poradzi sobie z kłopotami. Okazało się bowiem, że podskrzydłowe pylony z zawieszonymi na nich miękkimi przewodami i zwijarkami mocno zaburzają obieg strug powietrza, co było wielkim zaskoczeniem dla specjalistów z koncernu z Seattle. W rezultacie nie można osiągnąć zakładanej prędkości maksymalnej przelotu do rejonu tankowania. Dowódca włoskiego lotnictwa wojskowego odmówił przyjęcia maszyn z ograniczonymi parametrami, co proponował Boeing, jako wyjście tymczasowe.

Nowo zaprojektowane pylony wymagają jeszcze wielu prób w powietrzu, a Amerykanie przeznaczyci do nich tylko jeden eksperymentalny samolot. Boeing publicznie przyznał, że to błąd. W efekcie zgodzono się na kary umowne wypłacane już od jakiegoś czasu Włochom. Rekompensatą za opóźnienia programu dla Japonii są z kolei zwiększone

zamówienia komponentów dla różnego typu pasażerskich odrzutowców Boeinga, które regularnie dostarczane są do montowni koncernu.

Efektom tych wszystkich perturbacji są sukcesy Europejczyków z EADS na rynku samolotów tankujących, do tej pory niemal zmonopolizowanym przez Amerykanów. Wariant tankujący liniowca A330 wybrały do tej pory: Australia, Wielka Brytania i Zjednoczone Emiraty Arabskie.

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2026 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o